

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Image Problem Mailbox.**

**DE8521512U**

**Patent number:** DE8521512U  
**Publication date:** 1985-12-12  
**Inventor:**  
**Applicant:**  
**Classification:**  
- international: B60J7/04; B60J7/12  
- european: B60J7/11  
**Application number:** DE19850021512U 19850725  
**Priority number(s):** DE19850021512U 19850725

Abstract not available for DE8521512U

---

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



⑫

## Gebrauchsmuster

U 1

- (11) Rollennummer G 85 21 512.0
- (51) Hauptklasse B60J 7/04  
Nebenklasse(n) B60J 7/12
- (22) Anmeldetag 25.07.85
- (47) Eintragungstag 12.12.85
- (43) Bekanntmachung  
im Patentblatt 30.01.86
- (54) Bezeichnung des Gegenstandes  
Personenkraftwagen insbesondere Sportwagen
- (71) Name und Wohnsitz des Inhabers  
sky-styling Cabriolet- und Fahrzeugbau GmbH & Co  
KG, 6520 Worms, DE
- (74) Name und Wohnsitz des Vertreters  
Kuratko, A., Dr.jur., 6750 Kaiserslautern

25.07.85

---

skv - styling  
GmbH & Co. KG

6520 W o r m s

---

Personenkraftwagen insbesondere  
Sportwagen

Die Neuerung bezieht sich auf einen Personenkraftwagen insbesondere einen Sportwagen mit Frontscheibenrahmen, einem Überrollbügel sowie einem zwischen Frontscheibenrahmen und Überrollbügel abnehmbar und/oder nach rückwärts hin aufzustellenden starren Dachteil, der den vorderen Innenraum abdeckend durch wenigstens eine Haltevorrichtung am Frontscheibenrahmen befestigt ist und ein den rückwärtigen Innenraum abdeckendes, auszuschnenkendes, faltbares Verdeck, in dem flexible Rück- und Seitenfenster eingesetzt sind.

- 2 -

8501512

25.07.85

- 2 -

Bei einem Sportwagen mit nur sehr kleinem rückwärtigen Fahrgastraum beispielsweise einem Fahrgastraum mit zwei Notsitzen, wird bekanntlich der zusammengefaltete Teil des Verdeckes auf dem Kofferraumteil aufliegend befestigt. Zur besseren Fahrtwind-Schlüpfigkeit und demgemäß jeder Vermeidung einen Luftwiderstand bildende Erhebungen am Wagenaufbau, wurde bereits das Schwenkgestänge aus seiner Lagerung lösbar gemacht, um es mit dem zusammengefalteten Balg im Kofferraum verstauen zu können. Diese Möglichkeit war nicht zufriedenstellend, da dadurch der Gepäckraum seiner eigentlichen Funktion entfremdet, zur Aufnahme von Gepäckstücken nur mehr alternativ herangezogen werden kann.

Um diesem Nachteil abzuhelpen, liegt der Erfindung die Aufgabe zu Grunde, das flexible, zur Abdeckung des rückwärtigen Wageninnenraums zusammenfaltbare Verdeck mit seinen ein- und ausschwenkbaren Gestängeteilen so auszubilden, daß das Faltverdeck zusammengefaltet ausgeschwenkt mit dem starren Dachteil zusammen im Wageninneren unterzubringen ist, wobei die starre Abdeckung auch als abdeckender Abschluß nach oben hin dienlich sein kann.

Nach der Erfindung ist das bei einem Personenkraftwagen insbesondere einem Sportwagen mit Frontscheibenrahmen, einem Überrollbügel sowie einem zwischen Frontscheiben-

- 3 -

8521512

25.07.85

- 3 -

rahmen und Überrollbügel abnehmbar und/oder nach rückwärts hin aufzustellenden starren Dachteil, der den vorderen Innenraum abdeckend durch wenigstens eine Haltevorrichtung am Frontscheibenrahmen befestigt ist und ein den rückwärtigen Innenraum abdeckendes, auszu-schwenkendes, faltbares Verdeck, in dem flexible Rück- und Seitenfenster eingesetzt sind, durch einen vorderen abnehmbaren starren Dachteil und ein rückwärtiges ein- und ausschwenkbares Faltverdeck, dessen schwenkbare Gestängeteile in im Wageninneren beidseitig im unteren Bereich der Türsäulen angeordneten Schwenklagern gelagert sind und der Schwenkradius der schwenkbaren Gestänge-teile mit gefaltem Verdeck in ihrem Zusammenwirken bei den Ein- und Ausschwenkungen im wesentlichen einem Abstand von den Schwenklagern bis zur Rückwand des rückwärtigen Innenraumes bzw. der Sitze des rückwärtigen Fahrgastraumes entspricht, möglich.

- 4 -

8501512

25.07.85

12

- 4 -

Weitere Merkmale der Erfindung sind an Hand der Zeichnung, in der mehrere Ausführungsbeispiele dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung beschrieben sind, näher erläutert.

- Es zeigen:
- Fig. 1 eine schematische Darstellung einer Seitenansicht eines teilweise dargestellten Sportwagens mit abgenommener Seitenwand und freigelegtem, starren Dachteil und faltverdeck mit den schwenkbaren Gestängeteilen
  - Fig. 2 eine teilweise perspektivische Seitenansicht der verschwenkbaren Gestängeteile
  - Fig. 3 eine fensterfrontseitige vordere und eine am Überrollbügel vorgesehene Verbindung des starren Dachteils im Dachverband
  - Fig. 4 Beginn des Zusammenfaltens des faltverdeckes
  - Fig. 5 Bereits zusammengefaltetes faltverdeck kurz vor Einbringen in den Innenraum
  - Fig. 6 in den Innenraum des Pkws formschlüssig eingebrachtes faltverdeck
  - Fig. 7 schematische Darstellung einer Ausführungsform mit fest angeordnetem Überrollbügel und schwenkbarem Außenspiegel

- 5 -

8521512

25.07.85

- 5 -

Der in Fig. 1 mit 1 bezeichnete Sportwagen ist im wesentlichen bis auf die Dachkonstruktion und mit dieser funktionell in Verbindung stehenden Anordnungen im üblichen Aufbau, so daß diesbezügliche Ausführungen das übrige Fahrzeug selbst betreffend, nicht gemacht worden sind.

Der Sportwagen 1 weist einen Frontscheibenrahmen 2, einen Überrollbügel 3, eine zwischen Frontscheibenrahmen und Überrollbügel abnehm- und/oder nach rückwärts hin aufstellbaren starren Dachteil 4, ein, einen rückwärtigen Innenraum 5 abdeckendes faltverdeck 6 mit eingesetztem flexiblen Rückfenster 7 und beiderseits eingesetzten flexiblen Seitenfenstern 8 auf. Auf der Stirnseite 9 des starren Dachteils sind wenigstens zwei Zentrierzapfen 10 vorgesehen, die in entsprechende stirnseitige Ausnehmungen 11 im Frontscheibenrahmen lösbar eingeführt werden können. Zum schlüssigen anliegenden Befestigen der beiden Stirnseiten 9 und 2 und somit des vorderen starren Dachteils mit dem Frontscheibenrahmen sind frontseitig wenigstens zwei mit Abstand voneinander entfernte klapphebelförmige zweiteilige Verriegelungseinrichtungen 12 vorgesehen. Davon ist ein Teil ein federvorgespanntes Spannhebel-Verschlußstück 13, das auf der Unterseite 14 des starren Dachteils 4 und der andere Teil ein diesem am Fensterfrontscheibenrahmen befestigt, gegenüberliegendes Haken-

- 6 -

8501512



25.07.85

- 6 -

verbindungsschloß 15, das mit einem durch einen Spannhebel 16 betätigbaren Verschlúßhaken 17 den starren Dachteil mit dem Frontscheibenrahmen 2 lösbar verbindet. Der Zusammenstoß des Rahmens 2 mit dem vorderen starren Dachteil 4 ist durch eine an diesem angebrachte Dichtung 18 abgedichtet. Andererseits sind im Bereich einer der vorderen Stirnseite 9 abgekehrten rückwärtigen Seitenkante 19 auf der Unterseite 14 des starren Dachteils zwei ebenfalls mit Abstand voneinander entfernte, einseitig mit einer Abflachung 20 versehene, zylinderförmige Lagerzapfen 21 angebracht, die in im wesentlichen senkrecht von einem Überrollbügel 3 abstehenden Lagerbügeln 23 angeordnete Lagerösen 24 zur rückseitigen lösbaren Befestigung des starren Dachteils gelagert sind. Diese Lagerösen weisen eine durchgehend schlitzförmige Öffnung 25 auf, die breiter als ein Durchmesser  $\phi$  eines zylindrisch abgeflachten Lagerteiles 26 ist. Zum Lösen und Abnehmen des starren Dachteils 4 aus dem Dachverband wird der Spannhebel 16 entgegen seiner Federkraft aufgeklappt, wodurch sich der Hakenverschluß 15, 17 löst, und die kegelförmigen Zentrierzapfen zusammen mit dem Dachteil 4 aus den dazu entsprechend ausgebildeten Ausnehmungen 11 des Frontscheibenrahmens mitgelöst werden können. Anschließend werden durch Hochschwenken des nunmehr einseitig gelagerten starren Dachteils 4 die

- 7 -

0501512

25.07.85

- 7 -

sich mitdrehenden Lagerzapfen 21 in eine Position gedreht, in der der abgeflachte, relativ zur schlitzförmigen Öffnung 25 schmalere Durchmesser D des Lagerzapfens zu Liegen kommt. Zum Abnehmen des starren Dachteils 4 ist dieser anzuheben, so daß der durch die Verdrehung gegenüber der schlitzförmigen Öffnung 25 in seinem Durchmesser D nunmehr schmalere Lagerzapfen 21 mit dem starren Dachteil 4 aus den Lagerösen 24 herausgezogen und der Dachteil 4 aus dem Dachverband abgehoben werden kann, Fig. 3.

Zum Ein- und Ausschwenken des Faltverdeckes 6 sind beiderseits in im Wageninneren, im unteren Bereich von Türsäulen 27 angeordneten Schwenklagern 28, Gestängeteile schwenkbar gelagert. Diese Gestängeteile bestehen aus je einem unteren Winkelgestänge 29 auf dem jeweils ein bügelförmiges des Überrollbügels 3 befestigt z.B. aufgeschweißt ist. Die Winkelgestänge 29 sind im wesentlichen T-förmig ausgebildet und weisen einen nach unten hin verlaufenden stiel förmig geraden Teil 30 und einen an seinem unteren Ende unterschiedlich lange überstehenden T-Balkenteil 31, 32 auf. Hierbei ist der kürzere T-Balkenteil 31 in dem im Wageninneren befestigten Schwenklager 28 schwenkbar gelagert, während in dem länger überstehenden Teil 32 ein Spriegel-Lager <sup>32 a</sup> vorgesehen ist, in dem ein in seiner Achse X-X längenverstellbarer Spriegel 33 schwenkbar gelagert ist. Vorzugsweise ist das Schwenklager 28 für das untere Winkelgestänge 29 in der

- 8 -

8521512

25.07.85

- 8 -

Türsäule 27 befestigt. Von dem dem unteren T-Teil ab-  
gekehrten oberen Ende des geraden stabförmigen T-Teils  
30 ist jeweils eine im wesentlichen rechteckig ausgebil-  
dete Auflageplatte 34 abgewinkelt. Auf deren Oberfläche  
35 ist der Überrollbügel 3 mit seinen bügelförmigen Enden 36  
befestigt. Mit ihrer Unterfläche 37 liegen die abge-  
winkelten Platten 34 einerseits zum Teil auf den oberen  
Stirnseitenflächen 38 der Türsäule 27, und andererseits  
zum Teil auf der oberen Wagenrandfläche 39 auf, auf welchen  
Flächenteilen 38, 39, das Winkelgestänge abgestützt ist.  
Hierbei sind die Türsäulen und die Endbereiche 36 der  
Überrollbügel in Gebrauchslage, d.h. bei geschlossenem  
Faltdach relativ zueinander in Achse Y-Y angeordnet.  
Vorteilhaft ist auch das Schwenklager 28 zur effektiveren  
Handhabung und Stabilisierung der Gestängeteile in der  
Ebene der Längsachse Y-Y vorgesehen.

Es ist auch denkbar, dieses Schwenklager in einem Bereich  
außerhalb der Achse Y-Y am Chassis im Inneren des Wagens  
zu montieren.

Zum Verhindern einer ungewollten Verschwenkung des Winkel-  
gestänges zusammen mit dem Faltdach insbesondere durch  
Einwirkung des Fahrtwindes ist an geeigneter Stelle eine  
entsprechend stark und widerstandsfähig ausgelegte  
Winkelgestänge-Sperre vorgesehen, die zur unverrückbaren  
Sperrung des aufgeschwenkten faltbaren Dachteils bei ab-  
genommenem starren Dachteil dient.

- 9 -

8521510

25.07.85

- 9 -

Diese Winkelgestänge-Sperre ist zur besseren Übersicht hier nicht gezeichnet.

Das Faltverdeck 6 ist in an sich bekannter Weise auf der Öffnungsseite über den Überrollbügel 3, der mit einer umlaufenden Abdichtung 40 versehen ist, und den Spriegel 33 gespannt, welche Teile 3 und 33 beiderseits schlauchförmig darin eingefaßt und jeweils beiderseits abgenäht darin befestigt sind. Das rückwärtige Ende des Faltverdeckes ist im Abschluß 41 vom Kofferraumdeckel in integraler Verbindung mit den beiden Seitenverdeckteilen 42 befestigt, wobei diese beiden Seitenverdeckteile seitlich im Bereich der oberen Wagenrandfläche 39 mit Schraubnippeln 42a befestigt sind. Das Einschwenken des Faltverdeckes, wie aus Fig. 4 bis 6 im einzelnen ersichtlich ist, geht im vorliegend dargestellten Fall mit schwenkbar angelenktem starren vorderen Dachteil 4 in der Weise vor sich, daß nach dessen Entriegelung vom Frontscheibenrahmen die Winkelgestänge-Sperre gelöst und der im Schwenklager gelagerte Überrollbügel 3 zusammen mit dem Faltverdeck zurückgeschwenkt wird. Dabei wird auch der den Faltvorgang unterstützende, im längeren T-Teil 32 des Winkelgestänges gelagerte Spriegel 33 entsprechend mitgeschwenkt, Fig. 4, wobei der starre, ebenfalls schwenkbare, auf der Stirnseite des Überrollbügels angelenkte starre Dachteil 4 mit nach rückwärts gezogen wird. Fig. 5.

- 10 -

8521512

5.07.85

- 10 -

Ein Radius  $R_1$  des Schwenkbereiches des Winkelgestänges einschließlich eines zusammengefalteten Balgs 43, der durch das zusammengefaltene Verdeck gebildet wird, ist hierbei so bemessen, daß dieser Balg bei ausgeschwenktem Falterverdeck im wesentlichen mit seiner Oberfläche die Rück- und die Seiteninnenwände 44 des Pkws tangiert, hufeisenförmig den rückwärtigen Innenraum des Pkws dabei eingrenzend in diesen völlig einpaßbar ist, und darüber hinaus der vordere angelenkte und bei der Schwenkbewegung mitgezogene starre Dachteil 4 den Innenraum nach oben hin noch abschließt. Dadurch kann der Sportwagen auf schnelle und einfache Weise zu einem Vollcabriolet ohne Windwiderstand verursachendem Aufbau modifiziert werden, was bei den bisher bekannten Ausführungen noch nicht möglich war, da bei diesen stets der Überrollbügel aufrecht stehen bleibt.

Nach einem weiteren Ausführungsbeispiel ist der vordere starre Dachteil im Frontscheibenrahmenbereich mit Lagerbügeln und daran befestigten geschlitzten Lagerösen im Zusammenwirken mit abgeflachten zylindrischen Lagerzapfen schwenk- und abnehmbar und mittels an der rückwärtigen Seitenkante vorgesehenen Zentrierzapfen und Hebelspannverschlüssen eingangs beschriebener Art lösbar mit dem Überrollbügel zu verbinden. Auf diese Weise ist es möglich, durch an sich gebräuchliche Höhenverstelleinrichtungen

- 11 -

05.01.81

13.07.85

- 11 -

den starren Dachteil 4 mit seiner Rückseite höhenzuverstellen und im Rahmen einer vorgegebenen Hochgestell-Lage beliebig angehoben zu fixieren. Dadurch ist der rückwärtige Innenraum selbst bei geschlossenem Verdeck belüftbar. Gegebenenfalls kann der starre Dachteil wie anderer Orts geschildert, auch ganz abgenommen werden.

Nach einer weiteren Ausführungsform kann der starre Dachteil frontseitig wie eingangs beschrieben, zum Öffnen und Schließen mit Spannverschlüssen versehen sein, während der rückwärtige starre Dachteil scharnierartig unlösbar mit dem Überrollbügel verbunden ist.

Schließlich liegt es auch im Rahmen der Erfindung, den Überrollbügel mit der Türsäule zu integrieren, Fig. 5, so daß ein durchgehender, nicht schwenkbarer Überrollbügel 45 gegeben ist. Das Faltverdeck ist hierbei mit einem Außenspiegel 46 verbunden, der in einem im Wageninneren ebenfalls in Höhe des unteren Bereichs der Türsäule bzw. des mit dieser integrierten durchgehenden Überrollbügel 45, am Chassis befestigten, nunmehr als Spiegelschwenklager 47 dienenden Lager, schwenkbar gelagert ist. Der schwenkbare Spiegel wird hierbei mittels Zentrierbolzen 48 in entsprechenden Ausnehmungen in einer Rückwand 50 des feststehenden Überrollbügels 45 auszentriert, wobei diese beiden Teile 45 und 46 mit einem Hebelspannverschluß

- 12 -

13.07.85

25.07.88

- 12 -

eingangs beschriebener Art verbindbar und zum Verschwenken des Außenspiegels 46 voneinander wieder lösbar sind. Im Zusammenstoß zwischen Außenspiegel 46 und einer Rückwand 50 des feststehenden Überrollbügels 45 ist eine Abdichtung 51 vorgesehen, die entweder auf der Rückseitenwand 50 des Überrollbügels oder einer Stirnseitenwand 52 des Außenspiegels angebracht sein kann. Eine Sperre für den schwenkbaren Außenspiegel ist hier insofern entbehrlich, da dieser bei geschlossenem Verdeck durch die Hebelklappverschlüsse in Position gehalten und ausgeschwenkt durch an sich bekannte Befestigungen auf der Auflagefläche des zusammengefalteten Faltverdeckes festgelegt wird.

Es soll noch darauf hingewiesen werden, daß die Abmessungen des Schwenkradius R2 des faltbaren Verdeckes mit seinem Gestänge unter den gleichen Gesichtspunkten bestimmbar sind, wie dies für den Radius R1 der schwenkbaren Teile in Verbindung mit dem schwenkbaren Überrollbügel zutreffend war.

Es ist noch darauf hinzuweisen, daß die Spiegel 33 bzw. 46 in einem stangenförmigen Verbindungsteil 51 zwischen Spiegel 33 bzw. 46 und dem Spiegellager 32a bzw. 47 einen Bewegungsschraubmechanismus 22 angeordnet haben, durch den der Spiegel in seiner Achse X-X längenverstellbar ist, um das Faltverdeck 6 gegebenenfalls optimal nachspannen zu können.

8521512

25.07.85 2

- 13 -

### S c h u t z a n s p r ü c h e

- 1) Personenkraftwagen insbesondere Sportwagen mit Frontscheibenrahmen, einem Überrollbügel sowie einem zwischen Frontscheibenrahmen und Überrollbügel abnehmbar und/oder nach rückwärts hin aufzustellenden starren Dachteil, der den vorderen Innenraum abdeckend durch wenigstens eine Haltevorrichtung am Frontscheibenrahmen befestigt ist und ein den rückwärtigen Innenraum abdeckendes, auszuschnenkendes, faltbares Verdeck, in dem flexible Rück- und Seitenfenster eingesetzt sind,  
g e k e n n z e i c h n e t durch einen vorderen ab-

- 14 -

8521512



25.07.85

- 14 -

nehmbaren starren Dachteil (4) und ein rückwärtig ein- und ausschwenkbares Faltverdeck (6), dessen schwenkbare Gestängeteile in im Wageninneren beidseitig im unteren Bereich der Türsäulen (27) angeordneten Schwenklagern (28) gelagert sind und der Schwenkradius (R1) der schwenkbaren Gestängeteile mit gefaltetem Verdeck in ihrem Zusammenwirken bei den Ein- und Ausschwenkungen im wesentlichen einem Abstand von den Schwenklagern (27) bis zur Rückwand des rückwärtigen Innenraumes bzw. der Sitze des rückwärtigen Fahrgastraumes entspricht.

- 2) Personenkraftwagen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß beiderseits im Wageninneren im unteren Bereich von Türsäulen (27) Lager (28 bzw. 32a) zur schwenkbaren Lagerung des Überrollbügels (3) und eines Spriegels (33) vorgesehen sind.
- 3) Personenkraftwagen nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Überrollbügel (3) mit einem Winkelgestänge (29), das im Wageninneren in am Chassis befestigten Schwenklagern (28) gelagert, fest verbunden, mit diesem zusammen verschwenkbar ist.

- III -

8521512

25.07.85

4

- 15 -

- 4) Personenkraftwagen nach den Ansprüchen 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Winkelgestänge (29) T-förmig ausgebildet ist, wobei ein Ende des T-Stieles (30) einen beiderseits unterschiedlich lange überstehenden Quer-T-Balkenteil (31, 32) aufweist und das andere Ende einen im wesentlichen im rechten Winkel zur T-Stiel-Achse angeordnete Auflageplatte (34) vorgesehen hat.
- 5) Personenkraftwagen nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß auf einer Oberfläche (35) der Auflageplatte (34) jeweils ein bügelförmiges Ende (36) des Überrollbügels (3) befestigt ist.
- 6) Personenkraftwagen nach den Ansprüchen 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der kürzere überstehende Quer-T-Balkenteil (31) im am Chassis angeordneten Schwenklager (28) schwenkbar gelagert ist und daß im längeren überstehenden Quer-T-Balkenteil (32) ein Spriegellager (32a) befestigt ist, in dem der Spriegel (33) schwenkbar zu lagern ist.
- 7) Personenkraftwagen nach den Ansprüchen 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Auflageplatte (34) mit dem darauf befestigten Überrollbügel (3) mit ihrer Unterfläche (37) auf einer Stirnfläche (38) der Türsäule (27) abgestützt aufliegt.

8521512

- IV -

25.07.85

- 16 -

- 8) Personenkraftwagen nach Anspruch 1 und einigen der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Türsäule (27) und die bügelförmigen Endbereiche (36) des Überrollbügels (3) im wesentlichen achsgleich (Y-Y) zueinander verlaufend stehen.
- 9) Personenkraftwagen nach Anspruch 1 und einigen der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Schwenklager (28) im wesentlichen in Ebene der Achse (Y-Y) vorgesehen ist.
- 10) Personenkraftwagen nach Anspruch 1 und einigen der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die abgewinkelte Auflageplatte (34) in der Weise ausgebildet ist, daß sie einerseits mit einem Teil ihrer Unterfläche auf der Stirnseite der Türsäule und mit dem anderen Teil auf der oberen Wagenrandfläche (39) abgestützt aufliegt.
- 11) Personenkraftwagen nach Anspruch 1 und einigen der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß dem Winkelgestänge eine Winkelgestänge-Sperre zugeordnet ist.

- V -

8501512

25.07.85

6

- 17 -

- 12) Personenkraftwagen nach Anspruch 1 und einigen der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Länge eines Schwenkradius (R1) des Winkelgestänges (29) und des Spriegels (33) einschließlich eines zusammengefalteten Faltverdeckbelages (43) so bemessen ist, daß der dabei gebildete Balg bei ausgeschwenktem Faltverdeck im wesentlichen mit seiner Oberfläche die Rück- und Seitenwände (44) des Pkws tangierend, den rückwärtigen Innenraum des Pkws dabei hufeisenförmig eingrenzend, in diesen im wesentlichen form-schlüssig einpaßbar ist.
- 13) Personenkraftwagen nach Anspruch 1 und einigen der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß der vordere angelenkte, bei der Schwenkbewegung mitgezogene starre Dachteil (4) in der Weise ausgebildet ist, daß er den Innenraum nach oben hin im wesentlichen abschließt.
- 14) Personenkraftwagen nach Anspruch 1 und einigen der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß bei einem mit der Türsäule integrierten, feststehenden Überrollbügel (45) das Faltverdeck mit einem für sich schwenkbaren Außenspriegel (46) verbunden ist, der in einem im unteren Bereich der Türsäule am Chassis be-

- VI -

8521512

25.07.85

- 18 -

festigten Spriegel-Schwenklager (47) schwenkbar gelagert ist, wobei ein Radius (R2) des Schwenkbereichs des Außenspriegels (46) einschließlich des zusammenfalteten Balgs, daß dieser ausgeschwenkt im wesentlichen mit seiner Oberfläche die Rück- und die Seiteninnenwände (44) des Pkws tangiert und dessen rückwärtigen Innenraum dabei hufeisenförmig eingrenzend in diesen im wesentlichen formschlüssig völlig einpaßbar ist.

15) Personenkraftwagen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß auf der Unterseite (14) des starren Dachteils (4) klapphebelartige zweiteilige Verriegelungseinrichtungen vorgesehen sind, die mit einem gegenüberliegenden Hakenverbindungsschloß (15) zusammenwirken.

16) Personenkraftwagen nach Anspruch 1 und 15, dadurch gekennzeichnet, daß im Bereich einer der vorderen Stirnseite (9) abgekehrten rückwärtigen Seitenkantenfläche (19) auf der Unterseite (14) des starren Dachteiles (4) zwei mit Abstand voneinander entfernte, einseitig mit einer Abflachung (20) versehene, zylinderförmige Lagerzapfen (21) angebracht sind, die in im wesentlichen senkrecht von einem Überrollbügel (3) abstehenden Lagerbügeln (23) angeordnete Lagerösen (24)

- VII -

8501512

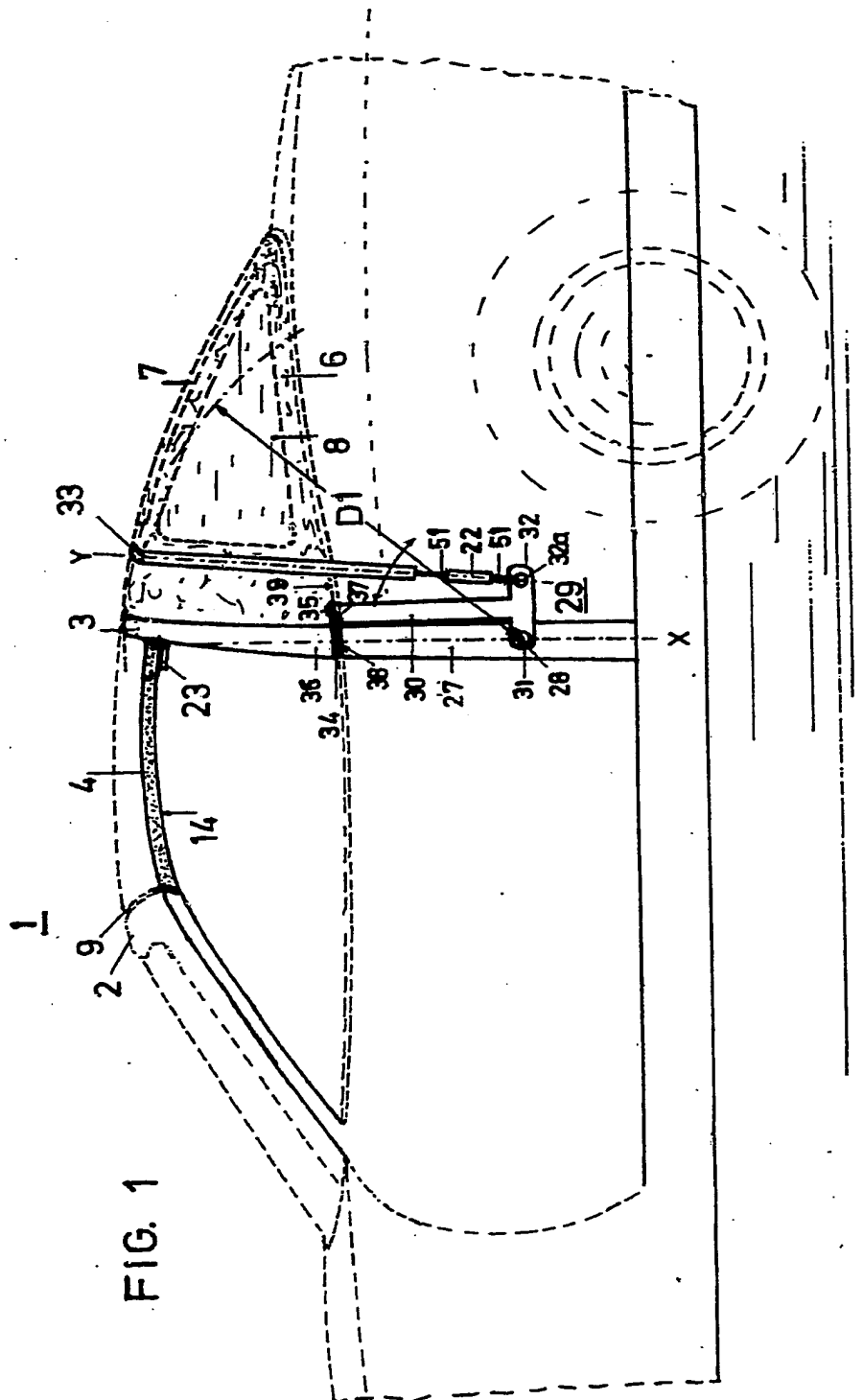
25.07.85

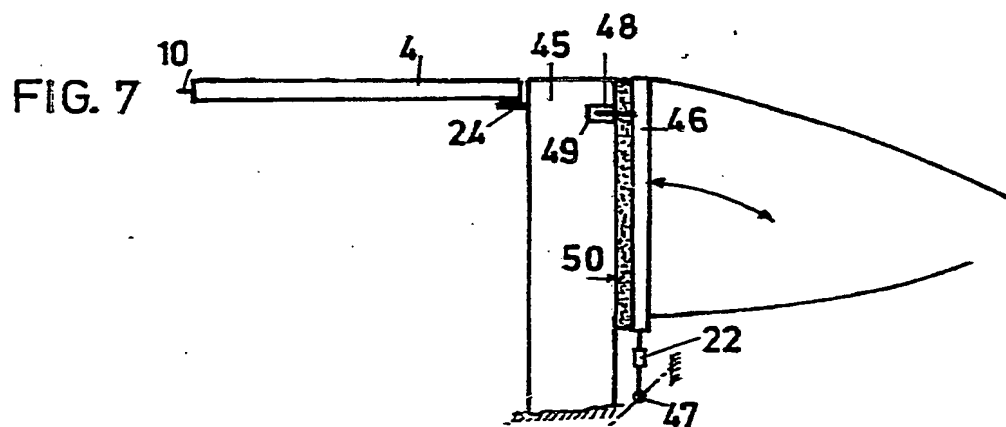
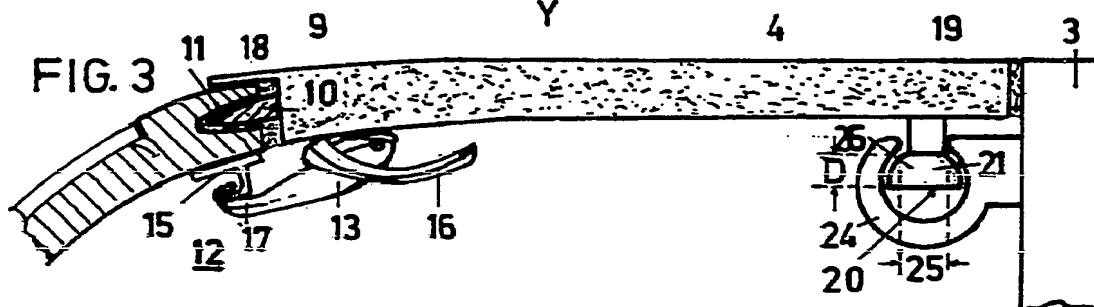
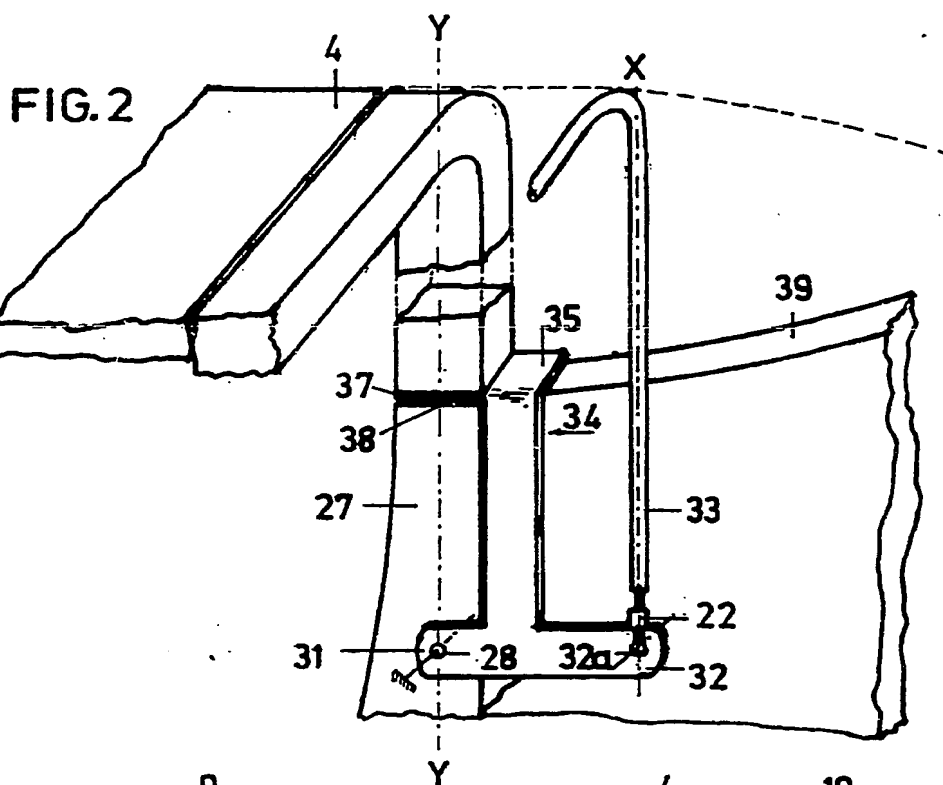
- 19 -

zur rückseitigen lösbaren Befestigung des starren  
Dachteils gelagert sind.

- 17) Personenkraftwagen nach den Ansprüchen 1, 15 und  
16, dadurch gekennzeichnet, daß die Lagerösen eine  
durchgehende schlitzförmige Öffnung (25) aufweisen,  
die breiter als ein Durchmesser (D) eines zylindrischen  
abgeflachten Lagerteiles (26) ist.

8501512





0501510



08.11.85

FIG. 4

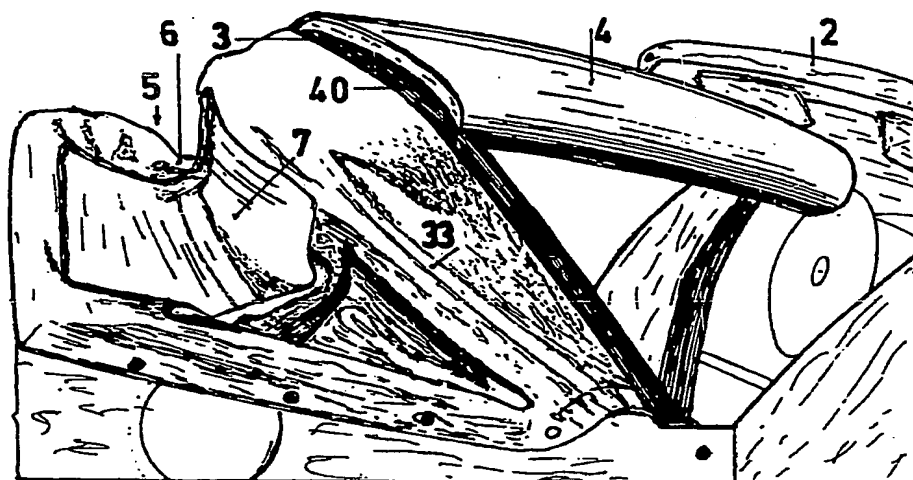


FIG. 5

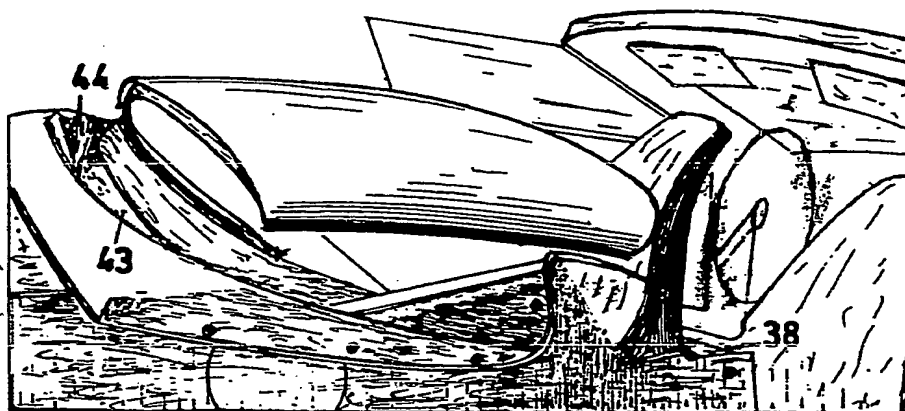
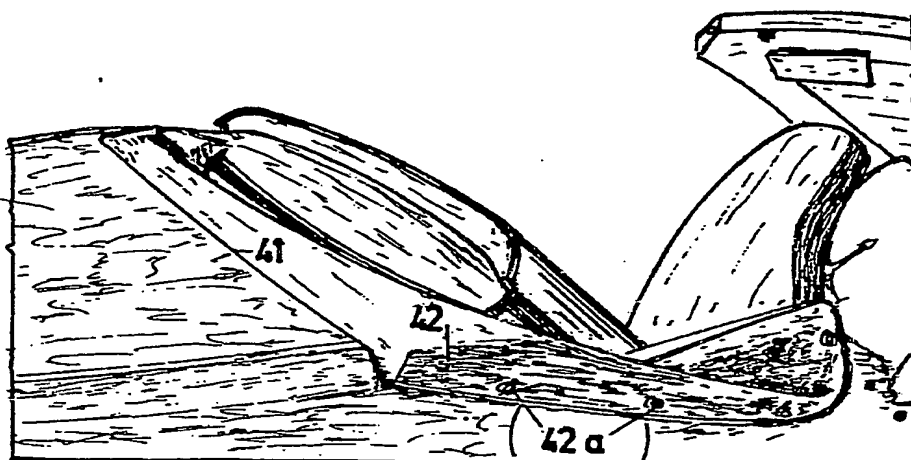


FIG. 6



08.11.85